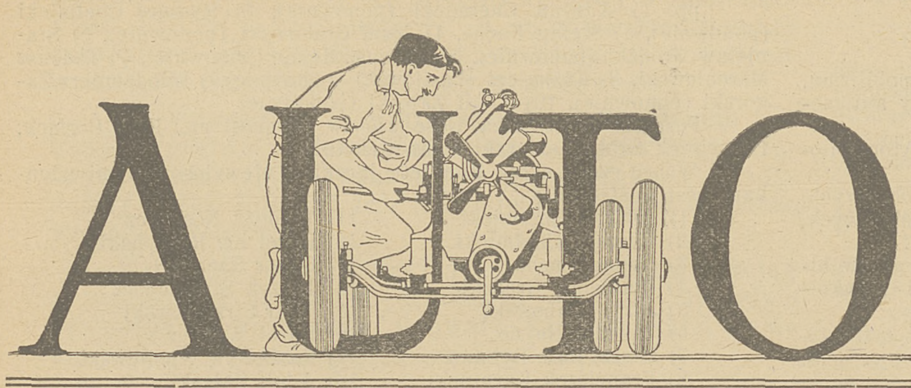
Nr 5 (og. zbioru Nr 41) WARSZAWA, DNIA 1-go MARCA 1924 r. ROK III

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE



ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

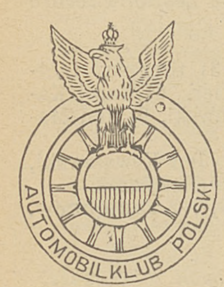
Wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu

Pod kierownictwem STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadesłanych artykułach.

Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca.

AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10-ej do 4-ej pp. tel. 96-54.

KOMUNIKATY:

Na posiedzeniu Komitetu w dn. 16 stycznia r. b. wybrano: na członka honorowego czasowego Jego Ekscelencję Pana Ministra Aleksandra Belitska, Posła Pełnomocnego Węgierskiego, Warszawa, Smolna 30, i na członka zwyczajnego p. Bror Erik Martin, Sekretarza Poselstwa Szwedzkiego, Warszawa, Ossolińskich 6.

PROTOKÓŁ

ogólnego zebrania członków Automobilklubu Polski odbytego w lokalu Klubu przy ulicy Ossolińskich 6. w Warszawie, w d. 6 lutego 1924 roku o godzinie 7-ej wieczór.

Stosownie do § 10 Statutu Automobilklubu Polski zwołane zostało dzisiejsze Ogólne Zebranie w pierwszym terminie na godz. 6 pp. i w drugim terminie na godz. 7 pp. przez wywieszenie w dniu 17 stycznia r. b. ogłoszenia w lokalu Klubu i rozesłanie w tymże dniu wszystkim członkom zawiadomień z wyszczególnionym następującym porządkiem dziennym:

1) sprawozdanie rachunkowe za 1923 r., 2) sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, 3) zatwierdzenie rachunków, 4) zmiany w statucie, 5) uchwalenie wysokości wpisowego i składki, 6) budżet na 1924 rok, 7) wybory 10 członków Komitetu na miejsce wychodzących drogą losowania, 8) wybory 20 członków Komisji Balotującej, 9) wybory 3 członków Komisji Rewizyjnej i 2 zastępców.

Ogólne Zebranie otworzył Prezes Klubu p. Stanisław Grodzki i oświadczył, iż do prawomocności Ogólnego Zebrania w pierwszym terminie wymagana jest obecność $^1/_5$ wszystkich członków Towarzystwa, a ponieważ Automobilklub Polski liczy w dniu dzisiejszym 387 członków mających prawo głosu na Ogólnem Zebraniu wymagane quorum wynosi więc 78 członków.

Ze względu na to, że lista obecności na godz. 6 nie wykazywała wymaganego quorum, Zebranie w pierwszym terminie uważane zostało za niedoszłe do skutku.

O godz. 7-ej czyli w drugim terminie Zebranie jest prawomocne bez względu na ilość obecnych stosownie do § 10 Statutu i decydować może o wszystkich sprawach zamieszczonych na porządku dziennym.

Lista obecności wraz z upoważnieniami piśmiennemi wykazywała 105 nazwisk.

1) Sprawozdanie rachunkowe za 1923 rok. Skarbnik p. Franciszek Karpiński odczytał sprawozdanie rachunkowe za 1923 rok, którego bilans na dz. 31 grudnia wykazywał Mkp. 800.098.834 gotówki w kasie i w P. K. O., oraz rachunek zysków i strat wykazujący niedobór w 1923 roku Mkp. 51.443.895.14 odczytawszy sprawozdanie skarbnik komunikuje o bardzo licznem zaleganiu członków w opłacie składek co utrudnia niezmiernie administrowanie funduszami Klubu.

Stosownie do odczytanej kontroli 59 członków nie uiściło składek na łączną sumę przeszło 1200 złp., z czego niektórzy dłużni są składkę za 1922 rok i wpisowe.

W sprawie oświadczenia skarbnika o tak znacznem zaleganiu członków w opłacie składek zabiera głos p. Emil Gerlach i stawia wniosek aby Ogólne Zebranie ustanowiło ostateczny termin ich płatności, poczem zalegający w opłacie wykreśleni zostaną z listy członków przez Komitet.

Wnioskodawca proposuje aby w razie uchwalenia jego wniosku odnośne zawiadomienia rozesłane zostały zalegającym w opłacie listami poleconymi.

Wniosek p. E. Gerlacha Ogólne Zebranie uchwaliło i na propozycję przewodniczącego ustanowiło ostateczny termin płatności zaległych składek na dz. 1 kwietnia r. b.

Przewodniczący Komisji Sportowo-Technicznej ppłk. Włodzimierz Zagórski odczytał sprawozdanie rachunkowe Komisji Sportowej, za 1923 rok z którego wynika, że z kredytu złp. 3400 przyznanego Komisji Sportowej z funduszów Klubu przez Ogólne Zebranie w roku ubiegłym Komisja Sportowa otrzymała tylko złp. 843 i dzięki różnym dochodom osiągniętym z raidów, wycieczek, Gymkhany i t. p. przedsięwzięciom, wydatki swe pokryła powiększając przytem znacznie swój inwentarz w postaci potrzebnych do zawodów sportowych rekwizytów.

2) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej. Na życzenie obecnych na Zebraniu członków Komisji Rewizyjnej pp. Emila Gerlacha i Józefa Radońskiego, skarbnik p. Fr. Karpiński odczytał sprawozdanie Komisji z d. 5-go Lutego r. b., która sprawdziła rachunki i wydatki Klubu i znalazła książki i rachunki w porządku.

Przewodniczący komunikuje treść listu Komisji Rewizyjnej adresowanego do Komitetu i zawierającego sprawozdanie krytyczne całokształtu rachunkowości Klubu i poszczególnych działów kontroli wpływów i wydatków.

W imieniu Komitetu Przewodniczący wyraża podziękowanie Komisji Rewizyjnej za udzielenie tych rad i wskazówek, które Komitet nie omieszka odpowiednio wykorzystać.

3) Zatwierdzenie rachunków. Na wniosek Przewodniczącego Ogólne Zebranie sprawozdanie i rachunki zatwierdziło.

4) Zmiana w statucie. Przewodniczący przedstawił zebranym i uzasadnił potrzebę wprowadzenia niektórych zmian w Statucie Klubu zatwierdzonym przez p. Ministra Spraw Wewnętrznych w dn. 11-go Stycznia 1931 roku za № B. S. 2242, rejestr № 412. i w dniu 18 Lipca 1921 roku, rejestr № 520.

Przewodniczący zwrócił uwagę zebranych, że według brzmienia § 16 Statutu do zmiany Statutu potrzebna jest uchwała $^3/_4$ członków Klubu obecnych na Zebraniu.

Po krótkiej dyskusji w sprawie projektowanych zmian zebrani jednomyślnie uchwalili następujące zmiany Statutu:

§ 1. Ma otrzymać brzmienie następujące:

Celem Stowarzyszenia pod nazwą „Automobilklub Polski jest rozwój i popieranie automobilizmu we wszystkich jego dziedzinach, oraz reprezentowanie polskiego automobilizmu w kraju i zagranicą".

§ 2. Ma otrzymać brzmienie następujące:

Dla rozwinięcia tych zadań (§ 1) Klubowi przysługuje prawo:

a) utrzymywać lokal towarzyski,

b) utrzymywać biuro informacyjne dla wskazówek i porad, odnoszących się do wszystkich spraw automobilowych, oraz dla popierania obrony praw swoich członków.

c) urządzać wycieczki automobilowe, konkursy, raidy, próby, pokazy, wystawy, pogadanki, odczyty i t. p.,
d) rozwijać turystykę i wszelkie sporty samochodowe,
e) utrzymywać bibliotekę i czytelnię,
f) wydawać i popierać wydawnictwa, odnoszące się do automobilizmu,
g) ułatwiać swoim członkom formalności, dotyczące podróży automobilowych zagranicę,
h) utrzymywać stały kontakt z zagranicznemi Klubami Atomobilowemi,
i) utrzymywać własne garaże, szkoły dla kierowców automobilowych,
j) prowadzić rejestr wykwalifikowanych kierowców automobilowych,
f) czynić odnośne starania o ulepszenie dróg i mostów.

W lokalu Klubu wolno urządzać zabawy, koncerty, grę w bilard, szachy i karty z wyłączeniem gier hazardowych pod jakąkolwiek postacią.

§ 6. Wiersz 11 od dołu, stronica 4 cyfrę 20 zamienić cyfra 10.
„ 8 „ „ „ 15 „ „ 10.

Wiersz 3 i 4 od dołu, stronica 4 wykreślić:

Koniec pierwszego ustępu stronicy 5 dopełnia się słowami „większością $^4/_5$ głosów, przyczem quorum komitetu stanowi 10 członków“ i w dalszym ciągu nowy ustęp „Balotowania są tajne za pomocą gałek“.

Ustęp drugi stronica 5 otrzymuje brzmienie następujące:

„Wszyscy członkowie obowiązani są opłacać składki w ciągu miesiąca od dnia Ogólnego Zebrania“.

W wierszu 7 od góry stronica 5 słowo „roku“ zamienia się od dnia Ogólnego Zebrania.

Wiersz 12 dopełnia się słowami: „Po uregulowaniu wszystkich zaległości“.

§ 7. Stronica 5 w 3 wierszu od dołu zamienia się „drogą losowania“ na automatycznie kolejno“.

Ustęp drugi strona 7 zamienia się: „Członkowie Komitetu wybierają corocznie z pomiędzy siebie: Prezesa, 2 (dwóch) Wice-Prezesów, Sekretarza Generalnego, Skarbnika, Gospodarza i Komisję Techniczną, złożoną z 2—3 osób, oraz powołuje Sekretarza w porozumieniu z Sekretarzem Generalnym.

Wiersz z góry 20, stronica 7 od słowa Skarbnik do końca ustępu skreśla się i na jego miejsce wpisuje się „Skarbnik Klubu administruje majątkiem Klubu według instrukcji Komitetu i ma nadzór nad buchalterją, kasowością i inkasem. Gospodarz kieruje wedle instrukcji Komitetu sprawami gospodarczemi Klubu. Sekretarz Klubu prowadzi protokuły, podpisuje bieżącą korespondencję i jest odpowiedzialnym szefem kancelarji. Stanowisko Sekretarza może być płatne.

§ 13. Klub ma pieczęć z napisem: „Automobilklub Polski“.

Członkowie Klubu mają prawo przymocowywania do samochodów i łodzi motorowych znaki, oraz nosić znaczki i czapki klubowe.

Samochody ciężarowe i wozy osobowe używane do najmu nie mogą w żadnym wypadku korzystać ze znaku Klubowego.

Do zarejestrowania powyższych zmian w Statutu w ministerstwie Spraw Wewnętrznych Ogólne zebranie upoważniło Prezesa Klubu p. Stanisława Grodzkiego.

5) Uchwalenie wysokości wpisowego i składki. Po dłuższej dyskusji Ogólne zebranie uchwaliło wysokość wpisowego w kwocie 50 złp. i składkę członkowską za rok bieżący 50 złp.

6) Budżet na 1924 rok. Skarbnik p. Fr. Karpiński odczytał projekt budżetu Klubu na 1924 rok sporządzony na podstawie składki członkowskiej 50 złp. i przewidujący ogólny dochód 22.650.— W rozchodach zamieszczono między innemi kwotę złp. 3000 kredytu na zapoczątkowanie funduszu na budowę własnej siedziby i złp. 4000.— dla Komisji Sportowo-Technicznej. W referowanym budżecie dochody pokrywają wydatki.

Przewodniczący udziela głosu p. Mieczysławowi Hofmanowi, który wyraża opinję, że preliminowany kredyt w kwocie 3500 złp. na prenumeratę czasopisma „Auto“ dla wszystkich członków zbyt obciąża budżet i stawia wniosek aby sumę tę skreślić zostawiając prenumeratę „Auto“ do dowolnej woli poszczególnych członków.

W odpowiedzi na powyższe zabiera głos p. Włodzimierz Zagórski i wykazuje konieczność popierania przez Klub jedynego czasopisma samochodowego w Polsce będącego poza tem organem oficjalnym Klubu i stawia wniosek aby Ogólne Zebranie preliminowany kredyt na prenumeratę „Auto zatwierdziło.

Wniosek p. Wł. Zagórskiego zyskał ogólną aprobatę i Ogólne Zebranie przedstawiony przez Skarbnika budżet w całości zatwierdziło.

W związku z zapoczątkowaniem gromadzenia funduszu na budowę własnej siedziby Klubu zabiera głos Skarbnik i stawia wniosek aby Ogólne Zebranie zechciało uchwalić aby kwoty wpływające z opłaty wpisowego obracane były nie na ogólne wydatki Klubu lecz wyłącznie na powiększenie tego funduszu.

Wniosek Skarbnika Ogólne Zebranie jednomyślnie uchwaliło. Przewodniczący udzielił głosu p. Józefowi Radońskiemu, który proponuje aby stworzyć w Klubie listę „cegiełek Klubowych“: na której członkowie Klubu deklarowali by swe ofiary na cel powyższy.

Wniosek p. Józefa Radońskiego pozyskał ogólne uznanie i uproszono Skarbnika o wprowadzenie go w czyn.

7) Wybory 10 członków komitetu na miejsce wychodzących drogą losowania. Przed przystąpieniem do wyboru 10 członków Komitetu na miejsce ustępujących drogą losowania Przewodniczący odczytuje ich listę oraz komunikuje, że dwaj członkowie Komitetu p. Jan Lilpop i p. Leszek Straszewicz, których kadencja trwa jeszcze rok złożyli piśmiennie swe mandaty pragnąc w ten sposób dać możność Ogólnemu Zebraniu rozporządzania większą ilością członków Komitetu ustępujących i wybrania na ich miejsca następców. Po krótkiej wymianie zdań i na jednomyślne życzenie Ogólnego Zebrania p. Jan Lilpop i p. K. Straszewicz cofnęli swe rezygnacje.

Przeprowadzone wybory do Komitetu dały wynik następujący: pp. 1) Adryan Chełmicki (ponownie), 2) Ryszard Chełmicki (ponownie), 3) Stefan Fuchs, 4) Józef Grabowski (ponownie), 5) Stanisław Grodzki (ponownie), 6) Tadeusz Heyne (ponownie), 7) Tadeusz Marchlewski, 8) Kazimierz Wasilewski (ponownie),9) Włodzimierz Zagórski (ponownie), 10) Adolf Załęski (ponownie)

Pozatem największą ilość głosów uzyskali pp.: Emil Gerlach, Franciszek Sznarbachowski i Jan Gebethner.

Wobec czego skład Komitetu łącznie z niewylosowanymi członkami jest następujący:

1) Adryan Chełmicki	11) Teodozy Nosowicz
2) Ryszard Chełmicki	12) Karol hr. Raczyński
3) Stefan Fuchs	13) Oskar Saenger
4) Stanisław Grodzki	14) Leszek Straszewicz
5) Józef Grabowski	15) Piotr Strzeszewski
6) Tadeusz Heyne	16) Karol Wettler
7) Mieczysław Hofman	17) Kazimierz Wasilewski
8) Franciszek Karpiński	18) Adolf Załęski
9) Jan Lilpop	19) Włodzimierz Zagórski
10) Tadeusz Marchlewski	20) Jerzy Zdziechowski

8) Wybory do Komisji Balotującej. Przewodniczący zaznacza, że w myśl uchwalonych na dzisiejszem Ogólnem Zebraniu zmian w § 6 Statutu liczba członków Komisji Balotującej z 20 została zredukowaną do 10 i że na skutek powyższego Ogólne Zebranie zechce wybrać tylko 10 członków Komisji Balotującej.

Wybory dały wynik następujący:

1) Kazimierz Arkuszewski, 2) Jan Herse, 3) Szczęsny Libiszowski, 4) Maurice Pate, 5) Kazimierz hr. Ronikier, 6) Karol Kauczyński, 7) Leon Stodolski, 8) Władzimierz Zeydowski, 9) Jan Majewski, 10) Rudolf Krumpel O' Connor

Poza tem największą ilość głosów otrzymali: Jan Kowalewski, Ryszard Borman, Stanisław Dobrowolski i Sylwester Herniczek.

9) Wybory 3 członków Komisji Rewizyjnej i 2 zastępców. Wybrani zostali do Komisji Rewizyjnej:

1) Józef Radoński, 2) Zygmunt Ludwik 3) Zygmunt Zaborowski.

Zastępcy: Zbigniew Powała Niedźwiecki i Gustaw Pełka.

Członkowie honorowi dożywotni:

Przewodniczący w myśl postanowienia Komitetu na posiedzeniu w dniu 30 stycznia r. b. stawia wniosek aby Ogólne Zebranie zechciało wybrać w myśl § 4 Statutu na Członków Honorowych Dożywotnych Automobilklubu Polski pp.: Adryana Chełmickiego, Jana Lilpopa, Karola hr. Raczyńskiego i Piotra Lubicz Strzeszewskiego.

Wniosek przyjęty został przez aklamację.

Na tem posiedzenie zakończono o godz. 9-ej wieczór.

Wyciąg z protokółu posiedzenia Komitetu odbytego w dn. 16 lutego r. b. Obecni: Stanisław Grodzki, Włodzimierz Zagórski, Adolf Załęski, Piotr Strzeszewski, Józef Grabowski, Adryan Chełmicki, Karol hr. Raczyński, Tadeusz Heyne, Kazimierz Wasilewski, Franciszek Karpiński, Tadeusz Marchlewski, Stefan Fuchs, Teodozy Nosowicz, Karol Wettler, Leszek Straszewicz, Jan Lilpop.

Przewodniczy prezes p. St. Grodzki.

Otwierając posiedzenie Przewodniczący powitał nowo wybranych członków Komitetu pp.: Stefana Fuchs'a i Tadeusza Marchlewskiego.

Następnie w myśl § 7 Statutu Przewodniczący wezwał Komitet do dokonania wyborów: Prezesa, trzech Vice-Prezesów, Skarbnika, Generalnego Sekretarza, Bibljotekarza, Gospodarza, Komisji Finansowej złożonej z 3-ch członków, oraz 3-ch delegatów Komitetu do Komisji Sportowo-Technicznej.

Przeprowadzone wybory za pomocą kartek dały wynik następujący:

Prezes: Stanisław Grodzki.

Vice-Prezesi: Adryan Chełmicki, Karol hr. Raczyński, Włodzimierz Zagórski.

Skarbnik: Tadeusz Marchlewski.

Sekretarz Generalny: Stefan Fuchs.

Bibljotekarz: Kazimierz Wasilewski.

Gospodarz: Ryszard Chełmicki.

Komisja Finansowa: Franciszek Karpiński, Jan Lilpop, Leszek Straszewicz.

Delegaci Komitetu do Komisji Sportowo-Technicznej: Ryszard Chełmicki, Karol hr. Raczyński, Adolf Załęski.

Wyznaczono posiedzenie Komitetu na dzień 20 lutego r. b. o godz. $7^1/_2$ wieczór z zamieszczeniem na porządku dziennym następujących spraw: 1. Zatwierdzenie instrukcji dla Generalnego Sekretarza, Skarbnika, Bibljotekarza i Gospodarza, 2. Dyskusja nad spra-

wozdaniem i krytyką Komisji Rewizyjnej z rachunkowości Klubu za rok ubiegły, 3. Sprawa prenumeraty czasopismo „Auto“ dla członków Klubu i omówienie warunków przedłużenia umowy z wydawcami.

Na wniosek p. F. Karpińskiego postanowiono pobierać wpisowe od kandydatów na członków przy składaniu deklaracji. W razie nie uwzględnienia kandydatury przez Komitet lub Komisję Balotującą wpisowe podlega zwrotowi.

Polecono Sekretarzowi Klubu sporządzić wyciąg z protokółów posiedzeń Komitetu w roku ubiegłym zawierający ważniejsze uchwały których załatwienie nie jest dotychczas uskutecznione.

Sprawozdanie Komisji Sportowej Automobilklubu Polski z roku sportowego 1923-go.

Komisja Sportowo-Techniczna Automobilklubu Polski organizowała w roku 1923 następujące zawody i wycieczki:

Dnia 6 maja odbyła się wycieczka członków i zaproszonych gości do Strugi i z powrotem (razem 28 km.). Wycieczkę prowadził Komandor p. W. Zagórski. Udział brało 6 samochodów.

Dnia 19, 20 i 21 maja zorganizowała Komisja Sportowa A. P. wycieczkę wyłącznie dla swych członków według marszruty: Warszawa — Złoty Potok — Kielce — Warszawa, razem 645 km. Udział brało 5 samochodów.

Dnia 15 — 22 czerwca odbył się doroczny Raid do Morskiego Oka czyli III-a Jazda Konkursowa według następującej marszruty: Warszawa — Cieszyn — Zakopane — Morskie Oko — Krosno — Stryj — Dora — Kołomyja — Tarnopol — Lwów — Lublin — Warszawa, razem 2024 km.

Do konkursu stanęło 17 samochodów, a mianowicie:

Nr.	raidowy	1	Austro Daimler,	kierowca	Inż. H. Liefeldt
„	„	2	„ „	„	T. Winnicki
„	„	3	„ „	„	H. Ludwig
„	„	4	Praga Grand,	„	Sieroucek
„	„	6	Stoever,	„	J. Bieliński
„	„	8	Fiat,	„	J. Grabowski
„	„	13	Protos,	„	J. Kuczyński
„	„	16	Overland,	„	H. Empacher
„	„	18	Minerwa,	„	G. Janssens
„	„	19	Fiat,	„	A. Kapliński
„	„	20	Aga,	„	A. Prussak
„	„	10	Dodge (wojskowy),	„	W. Mrajski
„	„	11	„ „	„	E. Dembowski
„	„	12	Ford, „	„	Inż. Samborski
„	„	15	Fiat, „	„	Kpt. Trzetrzewiński
„	„	14	Steyer,	„	M. Bogusławski

oraz poza konkursem Minerva p. J. Sawickiego.

Raid prowadzili Komandor p. Włodzimierz Ostoja Zagórski i Vice-Komandorzy p.p. Paweł Bitschan i Włodzimierz Zeydowski. Raid ukończyło 15 samochodów według następującej klasyfikacji:

Austro Daimler,	kierowca	H. Liefeldt	
Praga Grand,	„	Sieroucek	bez punktów karnych
Dodge,	„	W. Mrajski,	5 p. k.
Austro Daimler,	„	H. Ludwig,	5 p. k.
Minerwa,	„	G. Janssen,	10 p. k.
Fiat	„	J. Grabowski	13 p. k.
Austro Daimler	„	T. Winicki	18 p. k.
Fiat	„	A. Kapliński	20 p. k.
Stoever	„	J. Bieliński	82 p. k.
Protos	„	J. Kuczyński	154 p. k.
Aga	„	A. Prussak	225 p. k.

oraz wojskowe samochody Dodge i Ford, których ocene pozostawiły Komisja Sportowa A. P. Ministerstwu Spraw Wojskowych.

Przyznane zostały następujące nagrody:

Nagroda Komisji Sportowej,	Inż. H. Liefeldt
„ firmy „Phos“ (równorzędna)	Siroucek
„ Oddziału III Sztabu gen.	W. Mrajski
„ pisma „AUTO“	W. Mrajski (za najlepszą elastyczność silnika)
Nagroda „Kurjera Czerwonego	p. H. Liefeldt
„ p. W. Stattlera	p. J. Grabowski

Poza tem przyznano plakiety srebrne ex aequo: Inż. H. Liefeldtowi i p. Sirouckowi oraz takież plakiety bronzowe samochodom Nr. raidowe: 2, 3, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 18, 19, 20 za przebycie całej drogi oraz Dyplom Sportowy Min. Sp. Wojskowych — Centralnym Warsztatom Samochodowym. Dyplomy wszystkim kierowcom, którzy otrzymali nagrody.

W uznaniu wysokich zalet sportowych p. A. Kaplińskiego przyznano mu dodatkową nagrodę Komisji Sportowej A. P.

Podczas Raidu odbyły się 2 próby szybkości: jedna w terenie górskim, druga na równej drodze, po powrocie zaś do Warszawy odbyła się na Moście 3-go Maja „Próba elastyczności silnika“.

Dnia 8 i 9 września zorganizowała Komisja Sportowa A. P. wycieczkę dla członków i zaproszonych gości do Białowieży według marszruty: Warszawa — Radzymin — Tłuszcz — Łochów — Węgrów — Sokołów — Drohiczyn — Boćki — Bielsk — Białowieża — Bielsk — Brańsk — Zambrów — Ostrów — Wyszków — Radzymin — Warszawa, razem 516 kl. — Udział brało 6 samochodów.

Zapowiedziane na dn. 23 wrzenia Wyścigi Samochodów w Strudze nie odbyły się z powodu nie ukończenia prac związanych z naprawą toru (Min. Rob. Publ. cofnęło ze względów oszczędnościowych przyobiecaną zapomogę w sumie 150.000.000 Mkp.). Wyścigi te zostały odłożone na dz. 18 Maja 1924 roku.

Dn. 30 września odbyła się w Agrykoli „Pierwsza Cymkhana Samochodowa“, w której wzięło udział 28 samochodów. Kierowcy wykazali naogół wielką sprawność i opanowanie maszyn.

I-ą nagrodę zdobył	p. J. Grabowski
II-ą „ „	p. H. Liefeldt
III-ą „ „	p. G. Doncieux
IV-ą „ „	p. E. Dzierliński

Paza tem specjalną nagrodę Prezesa A. P. dla kierowcy amatora (medal Św. Krzysztofa) otrzymał p. H. Liefeldt.

MIĘDZYNARODOWY KALENDARZ SPORTOWY AUTOMOBILKLUBU POLSKI NA ROK 1924.

Marzec	—	Towarzyski rajd zimowy.
18 Maja	—	Międzynarodowe wyścigi samochodowe.
7 — 12 Lipca	—	IV-y Rajd Samochodowy A.P. czyli Jazda Konkursowa.

Wyjaśnienie Izby Skarbowej w Warszawie w sprawie opłaty od przedmiotów zbytku.

W ostatnich czasach coraz częściej wpływają podania postronnych osób o wydanie zaświadczenia w przedmiocie zwolnienia nabytego zagranicą samochodu od 10%-wej opłaty stemplowej od przedmiotów zbytku. —

Izba Skarbowa wobec rozmaitych kombinacji potentów, nie mając możności zbadania rzeczywistego stanu rzeczy, uchyla się od wydawania stronom odpowiednich zaświadczeń, jako nieprzewidzianych wcale w ustawie z dni 16/7, 1920 r. Dz. Ust. Nr. 79 p. 528, ani też w rozporządzeniu wykonawczem do tej ustawy. — Równocześnie jednak Izba Skarbowa dla wyjaśnienia oznajmia, że nie podlega opłacie stemplowej kupno samochodu tylko wówczas, gdy strona przedstawi Wydziałowi Ruchu Kołowego niezaprzeczone dowody, że samochód sprowadziła z zagranicy bezpośrednio na swoje nazwisko, bez pomocy pośredników i tutejszych przedstawicieli firm zagranicznych. —

Dowodami takiemi są: oryginalna faktura zagraniczna wystawiona na imię i nazwisko strony, zaświadczenie Urzędu Celnego, że samochód clony był na nazwisko strony, deklaracja celna odpowiednia co do daty z datą faktury i wszelkie inne mogące mieć znaczenie dowody. —

Wielkopolski Klub Automobilistów i Motocyklistów.

Umowa afiljacyjna.

§ 1. W celu zgodnego współdziałania we wszystkich sprawach dotyczących automobilizmu zawartą została niniejsza umowa między Automobilklubem Polskim w Warszawie i Wielkopolskim Klubem Automobilistów i Motocyklistów w Poznaniu.

§ 2. W. K. A. i M. uznaje A. P. jako Klub reprezentujący go zagranicą oraz w stosunku do Centralnych Władz Państwowych Polskich.

§ 3. A. P. jako jedyny Klub Polski należący do Międzynarodowego Związku Klub. Aut. uznanych w Paryżu, gdzie reprezentuje Państwo Polskie, oraz jako taki, który posiada od rządu polskiego nadane mu rozmaite prawa i przywileje, obowiązuje się zastępować interesy W. K. A. i M. zarówno w stosunku do Klubów zagranicznych jak i Władz Centralnych Polskich.

§ 4. Ustawy, przepisy i regulaminy W. K. A. i M. powinny być skoordynowane z ustawami, przepisami i regulaminami A. P. W tym to celu delegowany członek Komitetu W. K. A. i M. zasiadać będzie w Komitecie A. P. z głosem doradczym, nawzajem A. P. wydeleguje jednego z członków Komitetu do zasiadania w Komitecie W. K. A. i M., również z głosem doradczym. To samo dotyczy Komisji Sportowych obydwu Klubów.

§ 5. W. K. A. i M. ma prawo ogłaszać we wszystkich swoich publikacjach że jest afiljowany z A. P.

§ 6. A. P. obowiązuje się dostarczać na żądanie wszystkim członkom W. K. A. i M. wszelkich informacyj i pomocy tak jak jak swoim własnym członkom. Tryptyki i świadectwa drogowe i inne dokumentu oficjalne będą członkowie W. K. A. i M. otrzymywać od A. P. tylko przez Komitet W. K. A. i M. i na jego odpowiedzialność, przyczem A. P. będzie od tych dokumentów pobierał tylko te opłaty kancelaryjne, które obowiązują członków A. P.

§ 7. Czasowo we Warszawie bawiący członkowie W. K. i M. mogą przez czas swego pobytu korzystać z lokalu A. P. i jego urządzeń jako goście. Ten sam przywilej przysługuje członkom A. P. bawiącym czasowo w Poznaniu odnośnie do lokalu W. K. A. i M.

§ 8. W. K. A. i M. wpłacać będzie corocznie w pierwszej połowie stycznia do kasy A. P. równowartość 1 fr. franc. od każdego swego członka będącego na liście w dniu 31. grudnia roku poprzedzającego jako zwrot kosztów reprezentacji. Członkowie honorowi oraz tacy co wpisowego i składki niepłacą, np. prasa itp. są od płacenia 1 fr. franc. zwolnieni. W. K. A. i M. uprawniony będzie do pomieszczania swych komunikatów w organie A. P. pod swym znakiem Klubowym jako również i w roczniku A. P. w zamian zaprenumerowania tego organu dla swych członków. W sprawie organu uzależnia się takowy od zawarcia osobnej umowy.

§ 10. Umowa niniejsza zawartą została na czas nieokreślony, wszakże każdej ze stron wolno wymówić ją na 6 miesięcy naprzód.

Protest W. K. A. i M. Wskutek uchwalenia przez Radę Miejską podatku zwiększonego od samochodów, Wielkopolski Klub Automobilistów i Motocyklistów wystosował pismo protestujące, które brzmi następująco: Jak się dowiadujemy, uchwaliła Rada Miejska na ostatnim posiedzeniu podwyższenie podatku na samochody 200 krotnie. Wielkopolski Klub Automobilistów i Motocyklistów w imieniu swoim i w imieniu kupców branży samochodowej zakłada niniejszem uroczysty protest przeciw tak wysokiemu podatkowi i prosi o uchylenie tegoż. Wielkopolski Klub Automobilistów i Motocyklistów oraz związek kupców branży samochodowej wnosi o naznaczenie terminu i jest gotów wysłać ekspertów celem przeprowadzenia pertraktacji. Przez nałożenie tak wysokiego podatku, jest Klub tego zdania, ze nie tylko spowodowałoby to zamknięcie wszystkich warsztatów i tem samem dalsze bezrobocie oraz naraziłoby na straty i w innych gałęziach przemysłu zainteresowanych w używaniu automobili.

Komisja Sportowa urządza: 1) Zawody — jazda promienna—do Bydgoszczy—dnia 9 czerwca 24 r. odbędzie się zjazd wszystkich samochodów i motocykli z całej Polski celem udekumentowania sprawności poszczególnych Klubów i członków. 2) Ogólne zapoznanie. 3) Wynagrodzenie członków z najdalszej odbytej podróży na kilometry, czas i siłę wzgl. kategorję maszyn. 4) Wspólne korso w Bydgoszczy i nadanie nagrody piękności.

Gymkhana samochodowa odbędzie się dnia 6. VII. 24 r. w Poznaniu — program ustali Komisja sportowa. — Zawody są nader interesujące, albowiem okaże się tu wybitna sprawność kierowców i trwałość samochodów. Udział wojska.

Jazda trwałości odbędzie się od dnia 5-go do 7-go września i prowadzić ma z Poznania przez Oborniki, Czarnków, Ujście, Chodzież, Szamocin, Szubin, Rynarzewo, Bydgosz, Toruń, Inowrocław, Gniezno, Września, Poznań. Zawody te są bardzo ważne dla całego społeczeństwa zwłaszcza co do poznania jakości fabrykatów, ekonomiczności ich i zdolności używania takowych na drogach Polski (charakter międzynarodowy). Udział fabryk, firm i sportowców należących do Klubów oraz wojska.

W ciągu lata ma się odbyć jazda myśliwska za balonem na dystansie 75 klm. z Poznania — nagroda I wędrowna, o którą ubiegać się należy przez 3 lata t. j. 3 zawody do roku 1926.

Charakter wojskowy i lokalny.

Nowe kluby. Wielkopolski Klub Automobilistów i Motocyklistów tworzy swe filje: w Katowicach, Bydgoszczy, Gnieźnie, Toruniu i Ostrowie.

Sekcja Samochodowa Koła Mechaników Stud. Polit. Warszawskiej.

Przy Kole Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej istnieje od lat dwu Sekcja Samochodowa, rozwijająca szeroką i pożyteczną działalność w zakresie propagowania studjów nad budową samochodów, oraz sportu samochodowego i motocyklowego wśród ogółu studentów Politechniki Warszawskiej.

W roku ubiegłym działalność Sekcji ograniczała się z powodu braku odpowiedniego poparcia finansowego do urządzania odczytów z zakresu konstrukcji samochodów. Na wyróżnienie zasługują odczyty: inż. Paszewskiego z C.W.S.—„Łożyska kulkowe“, oraz kol. B. Szyndlera—„Teorja zmiany biegów“ i „Ekspertyza używanych samochodów“.

W bieżącym roku akademickim Sekcja Samochodowa otrzymała w charakterze daru od znanego przemysłowca warszawskiego, p. L. Straszewicza — samochód osobowy dwucylindrowy marki Laurin-Klement 8/14 KM, w stanie niekompletnym, który siłami własnemi doprowadzono do stanu używalności, budując jednocześnie nadwozie osobowo-ciężarowe z drzewa. Samochód ten służy do użytku Kursu Kierowców i do szkolenia członków Sekcji.

Zorganizowany został Kurs Kierowców, szkolący poważną liczbę 40 studentów, przy współudziale wybitnych sił zawodowych, kolegów: B. Szyndlera (niedomagania silnika i podwozia samochodowego), T. Heryngą (silnik i jazda), W. Rychtera (gazowniki, podwozie, nadwozie, i jazda praktyczna), oraz K. Piotrowskiego (zapalanie i instalacje elektryczne).

Projektowane na rok bieżący popularne wykłady z zakresu znaczenia automobilizmu i ściśle techniczne odczyty wygłoszone zostaną przez znanych i cenionych inżynierów samochodowych, którzy w osobach pp. kpt. Szydelskiego, inż. Tańskiego i innych, obiecali łaskawie swój udział w pracach wewnętrznych Sekcji Samochodowej.

Zarząd Sekcji na rok bieżący stanowią koledzy: B. Szyndler—przewodniczący, T. Heryng—vice-przewodniczący, T. Hoffman — skarbnik, J. Erlich — sekretarz i W. Rychter—kierownik garażu.

Poświęcenie sztandaru związku szoferów.

Związek szoferów w Bydgoszczy obchodził dnia 17 lutego uroczystość poświęcenia sztandaru wedle następującego programu:

1) O godz. 10,30. Zbiórka delegatów i przedstawicieli ze sztandarami w Ognisku przy ul. Jagiellońskiej 71.

2) Powitanie zebranych przez prezesa Związku.

3) O godz. 11,45 wymarsz do kościoła farnego na nabożeństwo i poświęcenie sztandaru, prowadzony przez orkiestrę 15 p. artylerji pod batutą kapelmistrza p. Frączyka.

4) Uroczyste posiedzenie, składanie życzeń i wbijanie gwoździ pamiątkowych.

5) O godzinie 7-mej zabawa taneczna.

Redakcja nie mogąc złożyć w porę swych życzeń z powodu otrzymania zawiadomienia dopiero dnia 18 składa je niniejszem życząc bydgoskiemu Związkowi jak najszybszego i najpomyślniejszego rozwoju dla dobra automobilizmu polskiego. Może także i inne miasta pójdą za przykładem Bydgoszczy tworząc własne związki które umożliwią pracę nad rozwojem automobilizmu i podniesieniem poziomu wiedzy i dobrobytu związkowców.

DZIAŁ URZĘDOWY.

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych wg. nowych przepisów.

WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE.

431) Bolszakow Wasyl — I, 5. 432) Głowiński Bronisław — I, 2a. 433) Kukułka Franciszek — I, 2a. 434) Hosaja Józef — I, 2a. 435) Łopaciński Józef — I, 5. 436) Niemiec Wacław—I, 2a. 437) Poradzisz Jan — I, 2a. 438) Grabowski Stefan — I, 5. 439) Popiołek Jan — I, 2a. 440) Czaicki Ludwik — I, 1. 441) Kadula Antoni — I, 2a. 442) Podstawny Adolf — I, 2a. 443) Barzycki Włodzimierz — I, 2a. 444) Kalb Henryk — I, 5. 445) Lechner Walter Karal — I, 2a. 446) Juraszek Józef — I, 2a. 447) Sott Józef — I, 2a. 448) Olszeniak Andrzej — I, 2a. 449) Waśniowski Mieczysław — I, 2a. 450) Affasanowicz Michał — I, 5. 451) Jabłoński Michał — I, 2a. 452) Bieżeński Zygmunt — I, 2a. 453) Czechowski Kazimierz — I, 2a. 454) Guzikowski Józef — I, 2a. 455) Inż. Biasion Jan — I, 5. 456) Masłowski Bolesław — I, 2a. 457) Hammerlingowa Zofja Janina — I, 2a. 458) Rupa Adam — I, 2a. 459) Borek Władysław — I, 2a. 460) Inż. Iwanicki Eugenjusz — I, 2a. 461) Krzyżanowski Marjan — I, 2a.

462. Chrząszcz Marjan — I, 2a. 463. Kostrzewski Jan — I, 3a. 464. Judasz Bartłomiej — I. 2a. 465. Handzlik Józef — I, 2a. 466. Śladek Rudolf — I, 2a. 467. Inż. Trzebicki Rudolf — I, 2a. 468. Berger Tadeusz — I, 2a. 469. Stadnicki Roman — I, 2a. 470. Scharoch Włodzimierz — I, 2a. 471. Mońko Jan — I, 2a. 472. Konuczny Gustaw — I, 2a. 473. Fischer Jan — I, 2a. 474. Mylius August — I, 2a. 475 Schmidt Edward — I, 2a. 476. Gdański Michał — I, 2a. 477. Kuźma Franciszek — I, 2a. 478. Sabak Józef — I, 2a. 479. Nowak Rudolf — I, 2a. 480. Szymczakowski Wacław — I, 2a. 481. Kania Michał — I, 2a. 482. Skaza Michał — I, 2a. 483. Iwanczenko Dymitr—I, 2a. 484. Maksymiak Stanisław — I, 2a. 485. Dranka Jan — I, 2a. 486. Pabian Michał — I, 2a. 487. Kozak Michał — I, 5. 488. Minor Roman — I, 2a. 489. Sadło Józef — I, 2a. 490. Trawiński Gustaw — I, 2a. 491. Jarosz Antoni — I, 2a.

WOJEWÓDZTWO POMORSKIE.

101. Kaufman Erich — I, 2a. 102. Goers Walter — I, 2a. 103. Mytko Wincenty — I, 2a. 104. Dąbrowski Jan — I, 2a. 105. Nikrzyński Kazimierz — I, 2a. 106. Wysocki Bernard — I, 2a. 107. Czablewski Antoni — I, 2a. 108. Witte Gerhard — I, 2a. 109. Kost Lothar — I, 2a. 110. Śmigielski Kazimierz — I, 2a. 111. Osiński Walenty—I, 2a. 112. Denis Maksymiljan — I, 113. Hulewicz Wacław — I, 2a i 2c. 114 Spitter Aleksander—I, 2a. 115. Struebing Gerd—I, 2a i 5. 116. Straszyński Bronisław — I, 2a. 117. Bonard Franciszek — I, 2a. 118. Szeracki Franciszek — I, 2a. 119. Krzemiński Jan — I, 2a. 120. Ruliński Jan — I, 2a. 121. Zasadowski Franciszek — I, 2a i 5. 122. Bruchniewski Alojzy — I, 2a. 123. Nehring Jan — I, 2a. 124. Mroczyński Bernard — I, 2a i 5. 125. Lewandowski Jan — I, 2a. 126. Jabłoński Bronisław — I, 2a. 127. Szmeja Józef — I, 2a. 128. Kosiński Franciczek — I, 2a. 129. Mazurek Stanisław — I, 2a. 130. Szlak Pawel — I, 2a. 131. Lotkowski Bernard — I, 2a. 132. Felski Leon — I, 2a. 133. Gardziejewski Władysław — I, 2a i 5. 134. Tucholski Adolf — I, 2a. 135. Kozuchowski Konstanty — I, 2a. 136. Angowski Jan — I, 2a. 137. Karau Marjan — I, 2a i 5. 138. Czarnecki Antoni — I, 2a. 139. Cieslesiewicz Walenty — I, 2a. 140. Nowicki Jan — I, 2a. 141. Fritsch Stanisław — I, 5. 142. Smolewski Marjan — I, 2a. 143. Borcon Franciszek — I, 2a. 144. Mueller Wilhelm — I, 2a. 145. Balon Feliks — I, 2a. 146. Wiśniewski Leon — I, 2a. 147. Rafliński Józef — I, 2a. 148. Domke Rudolf — I, 2a. 149. Kleinschmidt Maksymiljan — I, 2a. 150 Zboralski Andrzej — I, 5. 151. Dementja Mikołaj — I, 2a. 152. Worm Herbert — I, 5. 153. Bronicki Wojciech — I, 2a. 154. Dahłke Józef— I, 2a. 155. Walke Otto — I, 2a. 156. Mueller Dietrich — I, 2a. 157. Gloger Bronisław — I, 5. 158. Reze Józef — I, 2a. 159. Chełmicki Władysław — I, 2a i 5. 160. Chyła Maksymiljan — I, 2a. 161. Rządkowski Stefan — I, 2a. 162. Wasilewski Jan — I, 2a. 163. Naehring Maksymiljan — I, 2a. 164. Raflewski Jerzy — I, 2a. 165. Tesmer Bernard — I, 2a. 166. Deszczyński Kazimierz — I, 2a. 167. Tagiewicz Bohdan — I, 2a. 168. Nowakowski Józef — I, 2a. 169. Wilimzie Franciszek — I, 2a. 170. Warylewski Franciszek — I, 2a. 171. Ludwicki Bronisław — I, 5. 172. Matusz Władysław — I, 2a. 173. Skolmowski Władysław — I, 2a i 5. 174. Winiarski Przemysław — I, 2a i 5. 175. Kawecki Bruno — I, 2a i 2c. 176. Nikołaj Henryk — I, 2a i 5. 177. Łyskowski Konstanty — I, 2a. 178. Dziuryński Władysław — I, 2a. 179. Kanclewski Czesław — I, 2a. 180. Chełkowski Józef — I, 2a. 181. Andrzejewski Michał — I, 2a. 182. Czarnecki Jan — I, 2a. 183. Ludke Stanisław — I, 2a. 184. Lewandowski Leon — I, 2a. 185. Błaszkiewicz Franciszek — I, 2a. 186. Politowski Aleksander — I, 2a. 187. Kuklański Jan — I, 2a. 188. Jackowski Wiktor — I, 2a. 189. Idzikowski Maksymiljan — I, 2a. 190. Kopczyński Bolesław — I, 2a.

WOJEWÓDZTWO POZNAŃSKIE.

394) Mikołajewski Józef — I, 2a. 395) Mayer Marjan — I, 2a. 396) Maszudziński Kazimierz — I, 2a. 397) Twardowski Stefan — I, 2a. 398) Maciejewski Kazimierz — I, 2a. 399) Michalski Teofil — I, 2a. 402) Wencel Włodzimierz — I, 2a. 403) Roszak Feliks — I, 2a. 404) Oczachowski Stanisław — I, 2a. 405) Kirchstein Herbert — I, 2a. 406) Kwaśniewski Jan — I, 2a. 407) Łapczyński Bolesław — I, 2a. 408) Raczkowski Antoni — I, 2a. 409) Cieśliński Zygmunt — I, 2a. 410) Kłokowski Michał — I, 2a. 411) Karliński Ludwik — I, 2a. 412) Karliński Józef — I, 2a. 414) Zalewski Antoni — I, 2a. 415) Trzesawski Jan — I, 2a. 416) Dróbek Stanisław — I, 2a. 417) Jędraszczyk Józef — I, 2a. 418) Krzyżaniak Piotr — I, 2a 419) Cieślak Sylwester — I, 2a. 420) Woźniak Józef — I, 2a. 421) Szukalski Jan — I, 2a. 422) Bogaczyk Władysław — I, 2a. 424) Kubik Franciszek — I, 2a.

Stanisław Szydelski.

Powiększanie sprawności silnika.

Jeden z naszych Czytelników pisze do Redakcji list z którego podajemy interesujące nas w tej chwili pytania: *„chciałbym się dowiedzieć jakie są sposoby powiększania szybkości silnika. W wielu podręcznikach podnosi się zalety takich silników nie podaje się natomiast nigdzie praktycznego sposobu.*

Z drugiej strony silniki obecnie budowane mają duży skok wskutek czego powstaje duża bezwładność, dzięki której powinny się one opierać takiemu powiększaniu obrotów. Jak można więc pogodzić te dwie sprzeczności?“

Przedewszystkiem musimy wyjaśnić samo pojęcie sprawności silnika, tej sprawności którą chcemy powiększyć. Rozumieć tu należy zużywanie właściwe materjału pędnego czyli *ilość gramów tegoż materjału zużytą podczas jednej godziny na jednego konia mechanicznego.* W inny sposób trudno jest określić sprawność silnika. Wedle tej definicji jednak nic nie dowodzi, iż sprawność ta powiększa się jednocześnie z podniesieniem ilości obrotów.

Zwiększona ilość obrotów podnosi na pewno moc silnika w stosunku do jego wymiarów, czyli tak zwaną **moc jednostkową** silnika. Określamy ją *ilością koni mechanicznych wypadającą na dany ciężar silnika.* Jasnem jest, że powiększenie ilości obrotów silnika wpływa korzystnie na jego moc jednostkową gdyż w tym samym czasie możemy dzięki temu zwiększaniu doprowadzić do cylindrów większą ilość paliwa.

Widzimy z tego, że kwestja **sprawności** i kwestja **mocy jednostkowej** są to rzeczy zupełnie odrębne i można zająć się jedną bez oglądania się na drugą. W praktyce konstruktorzy zajmują się jedną i drugą kwestją gdyż dążnością ich obecnie jest budowanie lekkich i jednocześnie mało zużywających paliwa silników.

Dla zwiększenia sprawności zastosowano głowice półkuliste z zaworami wiszącemi (poruszanemi zapomocą sterników lub wału noskowego umieszczonego nad cylindrami) i duże ciśnienie podczas taktu kompresji.

Głowice półkuliste zmniejszają stratę kalorji przez promieniowanie w ten sposób, iż ilość ciepła przemieniona w pracę użytkową znacznie wzrasta. Co do zwiększenia ciśnienia to wpływ tego na sprawność i zużycie paliwa jest już dobrze znany. Zwiększaniu ciśnienia stoi niestety na przeszkodzie to, że po pewnej granicy zależnej od materjału pędnego powstaje tendencja do samozapalania, oraz zbytnie zużycie świec i zaworów.

Moc jednostkowa zależy jak już poznaliśmy od szybkości normalnej silnika. Dla powiększenia tej szybkości normalnej używa się rozmaitych sposobów z których najważniejsze są następujące:

1. Zmniejszenie wagi części odbywających ruch alternatywny. Ważność takiego zmniejszania wagi rzuca się na pierwszy rzut oka; części które odbywają ruch alternatywny jak np. tłoki posiadają różną szybkość raz rosnącą potem malejącą i zmieniającą kierunek ruchu. Silnik więc boryka się ciągle z przyspieszeniami jakie musi nadawać tym częściom. Powstaje swego rodzaju hamowanie samoczynne silnika, które stara się ograniczyć jego szybkość. Hamowanie to będzie tem mniejsze im mniejszy będzie ciężar a z nim i bezwładność części odbywających ruch alternatywny.

Dla zmniejszenia ciężaru tłoków robimy je z lekkich metali, a więc stopów glinu lub nawet magnezu. Ten ostatni metal stosowany obecnie jest najlżejszym z metali dających się tu zastosować; technologja jego postępiła na tyle naprzód, iż napewno oczekiwać należy jego rozpowszechnienia

Łączniki korbowe obliczane są specjalnie by posiadać maksimum odporności i wytrzymałości przy najmniejszym ciężarze. Robi się je przeważnie z wysokowartościowej stali o profilu I. Niektórzy konstruktorzy są zwolennikami przekroju okrągłego. Wtedy łącznik jest rurą; wykuwa się go ze stali, obrabia na maszynach i przewierca wzdłuż dla zmniejszenia wagi. Także sworzeń tłokowy jest drążony i obrabiany w podobny sposób.

Zaznaczę jeszcze, że dla uzyskania jak najmniejszej wagi czyni się obecnie doświadczenia z korbowodami wykonanymi z metali lekkich, stosowanych dotychczas tylko do wyrobu tłoków. Podobno w Ameryce znaleziono już stop odpowiedni z glinu.

2. Powiększenie ilości zaworów. Jak już wyjaśniłem w artykule *„Nowe Problemy“* jedną z najtrudniejszych kwestji w silniku szybkobieżnym jest napełnianie cylindrów mieszanką. Szybkość gazów przy zaworach jest tak duża, że powstaje hamowanie ssania i cylindry nie są należycie napełniane. Trudno jest powiększać średnicę zaworów gdyż niema potem miejsca na ich umieszczenie i bezwładność ich staje się za duża.

Najlepszym sposobem zaradzenia jest powiększenie ilości zaworów, szczególnie ssących. Dlatego też często spotyka się samochody z silnikami posiadającymi po dwa lub po trzy zawory ssące i dwa lub jeden zawór wydmuchowy na cylinder.

3. Wzmocnienie sprężyn zaworowych. W silniku szybkobieżnym czas potrzebny na otwarcie i zamknięcie zaworów jest bardzo krótki. Należy więc zaopatrzyć je w mocne sprężyny by mogły zamykać się bez opóźnienia. Zwykle daje się zamiast jednej mocnej sprężyny dwie słabsze by elastyczność ich i trwałość zwiększyć.

4. Dokładne ustawienie sterowania zaworów. Sprawa ta jest dosyć skomplikowaną gdyż obejmuje nietylko ustawienie nosków ale i wyliczenie ich profilu. Dyrektywy są następujące:

Duże przyspieszenie wydmuchu by gorące gazy nabrały dużej szybkości dzięki czemu cylindry dokładnie zostają wypróżnione.

Automatyczny przedpał (awans) by silnik mógł sam sobie regulować szybkość. Małe skrzyżowanie zaworów to znaczy przyspieszenie otwarcia zaworu ssącego połączone z opóźnieniem zamykania wydmuchowego. Podczas tego krótkiego momentu gdy oba zawory są otwarte wydyszyny dzięki inercji wypływają dalej i nie okazują skłonności do zatrzymania się — w momencie tym jednak wnętrze cylindra jest prawie próżne, a mieszanka nie miała jeszcze czasu najść, niema więc obawy pomieszania się jej z wydyszynami.

Opóźnienie zamykania zaworu ssącego jest usprawiedliwione także dużą szybkością wpływającej mieszanki która wpływa jeszcze wtedy gdy tłok już zaczyna iść do góry.

Noski (garby) wału noskowego powinny być dosyć ostre by uniemożliwiały wstrząsy mechanizmu sterowania.

5. Powiększenie ilości cylindrów. Rozważania nad dobrem napełnieniem cylindrów doprowadziły do powiększenia ilości cylindrów, gdyż cylindry o małej średnicy napełniają się znacznie lepiej jak cylindry o dużej średnicy wystarczą tu bowiem lżejsze zawory, mniej narażone na zniekształcenia i przepalenie, i sprężyny ich pozostają w granicach możliwej mocy. Dlatego to widzimy teraz dużo samochodów wyścigowych 6-cio i 8-mio cylindrowych. Także zapał jest w takich samochodach intenzywniejszy gdyż iskra mając zapalić mniejszą ilość mieszanki może to zrobić w krótszym czasie. Zwiększona ilość cylindrów pozwala dalej na zmniejszenie wagi koła rozpędowego co daje zysk na jednostkowej wadze silnika.

6. Obliczenie napełniania i wydmuchu. Bardzo ważnem jest należyte obliczenie przewodów w silniku szybkobieżnym. Powinny one jak najmniej hamować

szybkość gazów co osiąga się dając przewody możliwie proste i o dużym przekroju. Przy silnikach wielocylindrowych dajemy także w tym celu po dwa rozpylacze (karburatory) lub przekarmiamy zapomocą kompresorów.

7. Szczegóły konstrukcji. W silniku należycie zbudowanym nie można oczywiście pominąć żadnego szczegółu konstrukcji: Konstruktorzy silników szybkobieżnych zmuszeni są więc do dokonywania jak najdokładniejszych i kosztownych badań by poznać wszystkie „szykany". Wymiary i gatunek materjału wału korbowego, łożysk, łączników korbowych, kształt zaworów, smarowanie, chłodzenie i t. d. stanowią przedmiot całego szeregu badań i tworzą sekret każdej firmy fabrykującej samochody.

Widzimy więc z tego, że konstruowanie i fabrykacja silników szybkobieżnych nie jest drobnostką i dlatego ciągle jeszcze szukamy ideału.

Dalsza odpowiedź, a mianowicie co do względnie dużego skoku silników obecnych: Niewątpliwie duży skok powiększa bezwładność części będących w ruchu alternatywnym tak, że taki sam silnik o tej samej średnicy a mniejszym skoku będzie miał do zwalczenia mniej takich sił lecz widzieliśmy już w poprzednich wywodach, iż do należytego napełniania silnika potrzebną jest jak najmniejsza średnica cylindra, musimy więc dla uzyskania potrzebnej mocy zastosować silnik o skoku najbardziej odpowiednim dla danej średnicy. Skok w danym silnik uograniczony jest przez szybkość średnią tłoku, która nie może przekroczyć pewnej granicy bez narażenia na niebezpieczeństwo całości silnika. Obecnie zrestą istnieje tendencja do zmniejszania skoku silnika kosztem powiększania ilości cylindrów i silniki obecne rzadko mają skok większy jak 120 mm. Mówię tu oczywiście o silnikach szybkobieżnych o 4000 do 5000 obr./min.

Stanisław Szydelski

Renault typu Sahara.

Wspominaliśmy już w № 3-cim o przebyciu pewnej przestrzeni Sahary przez nowego typu samochód Renault. Dziś dzięki uprzejmości warszawskiego przedstawicielstwa tej firmy jesteśmy w możności podania rysunku takiego samochodu.

Ekspedycja Citroëna posługiwała się przy przejeździe samochodami o napędzie gąsiennicowym syst. *Kegress-Hinstin*, przy próbie obecnej zaś chodziło o pokonanie pustynnych terenów przy pomocy zwykłych kół. Jednocześnie pragnęły zakłady Renault ustanowić próbny rekord szybkości. Jak już donosiliśmy przebyto przestrzeń 200 km. z południowego Algieru do południowego Tunisu w przeciągu 20 godzin podczas gdy zwyczajna karawana potrzebuje na przebycie tej drogi *dziesięć dni*. Po drodze natrafiały samochody próbne na grząski grunt, zaspy piaszczyste oraz wzniesienia i spadki wynoszące 30 do 35°.

Renault typu Sahara. Trzy osie z których dwie tylne połączone są specjalnym wózkiem, siedzenia wszystkie w kierunku jazdy.

Nowy typ Renault budowany specjalnie na pustynię posiada trzy osie o bliźniaczych kołach razem więc 12 kół. Osiem kół tylnych jest napędzane przez silnik 12 KM stosowany także i w innych samochodach Renault. Dwie z osi samochodu są kardanowe. Wymiar pneumatyków 775 × 145 mm. Silnik czterocylindrowy 75 × 120 mm., zawory po jednej stronie. Chłodzenie termosyfonowe. Sprzęgło i skrzynka biegów typu normalnego. Obie osie tylne osadzone są na resorach półeliptycznych. Na samochodzie znajduje się wyciąg linowy pędzony silnikiem. Podczas pierwszej próby jednak ani razu nie potrzeba było używać tego wyciągu.

Wedle danych fabryki zużycie benzyny wynosiło przeciętnie 28 litrów na 100 km.

Zakłady Renault zbudowały samochody te dla „Compagnie Generale Transatlantique" która ma zamiar używać ich do jazd turystycznych po Saharze. W każdym samochodzie jest, jak widzimy z rysunku, sześć miejsc dla pasażerów, wszystkie w kierunku jazdy dla umożliwienia oglądania okolicy. Nowy szlak wybrany obecnie jest o wiele krótszy od szlaku Citroëna. Prowadzi on od wschodniej granicy Marokka przez Kolomb-Bechar. Prawdopodobnie zaprowadzoną zostanie stała komunikacja pomiędzy Algerem a doliną Nigru. Świat robi się coraz mniejszy dzięki niezmordowanym wysiłkom ducha ludzkiego.

Marjan Krynicki.

Nowy system silnika wybuchowego.

Właściwie artykuł niniejszy powinien nosić tytuł: „Znów nowy system silnika wybuchowego“, ponieważ ostatniemi czasy pojawiło się bardzo wiele nowych, często bardzo pomysłowych i ciekawych konstrukcji, wywołanych dążeniem do idealnego silnika, wyzyskującego z paliwa jaknajwiększą ilość energji. Jak widzimy, nieszczęśliwe 24 procent energji zużytkowywanej z paliwa przez normalny silnik wybuchowy, nie daje spokoju konstruktorom, pobudzając ich do usilnej pracy. Praca ta nie jest bezowocną. Od czasu do czasu udaje się komuś skonstruować jakiegoś dziwoląga, który nie posiada coprawda wielu wad normalnego silnika, ale za to ma jakieś inne fatalne słabości, zwykle narazie niewidoczne.

Robi się wtedy wielka wrzawa w prasie technicznej. Każdy artykuł, opisujący nowy silnik, jest panegirykiem na część jego i jego twórcy, a kończyć się nieodzownie musi słowami: „Silnik ten otwiera nowe horyzonty“ etc. etc. Wrzawa taka, jak każda inna wrzawa prędko cichnie, bo wkrótce zaczynają występować i złe strony tej nowej konstrukcji, i rychło zapomina się o nowym silniku, jego genjalnym twórcy i „nowych horyzontach“. Na tem niestety koniec. A w miljonach silników na świecie, trzy czwarte energji z paliwa idzie na marne, i miljony się nowych fabrykuje silników, równie jak stare nieekonomicznych...

Rys. 82. Działanie silnika torowego. 1) ssanie; 2) początek kompresji; 3) kompresja; 4) wybuch; 5) wydmuch; 6) ssanie.

Jedną z wybitniejszych konstrukcji dążących do ideału silnika, stanowi obecnie silnik systemu torowego „Baradat Estéve“, skonstruowany po długiej i mozolnej pracy przez dwóch inżynierów hiszpańskich w Barcelonie.

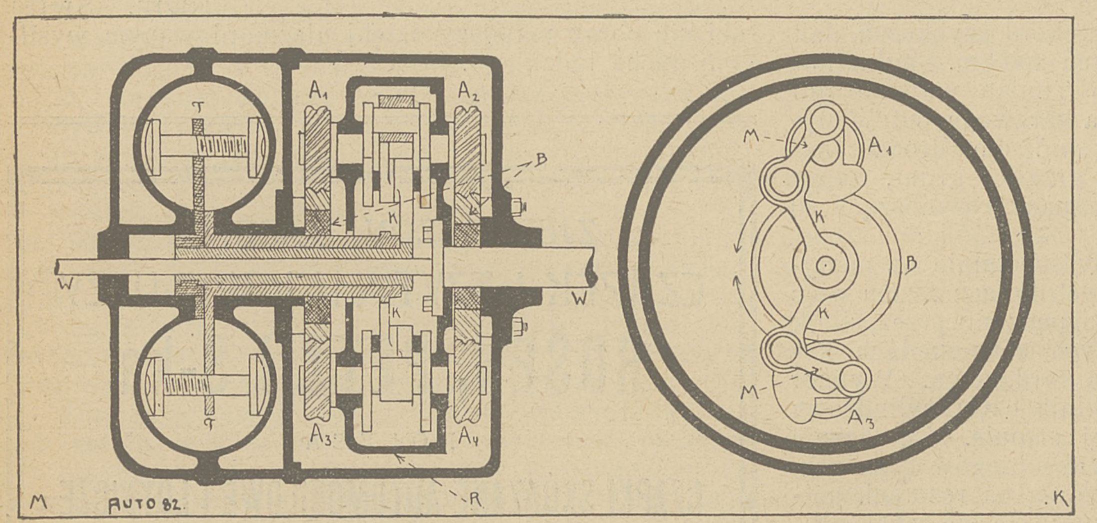
Silnik ten posiada jeden tylko cylinder pierścieniowy czyli t. zw. „tor“ (stąd nazwa „silnik torowy“). Wewnątrz cylindra znajdują się cztery tłoki, z których każde dwa przeciwległe są połączone za pośrednictwem tarczy kołowej. Cylinder posiada jedną tylko świecę, jeden otwór wlotowy i jeden wydechowy. Ochładzany jest normalnym obiegiem wody. Jak widzimy konstrukcja jest dość prosta, prostem jest i działanie tego silnika, oparte na zasadzie czterotaktu.

Przedstawione sześć szkiców dadzą nam pojęcie o tem, w jaki sposób cykl czterech taktów został zrealizowany w silniku „Baradat Estéve“. Na szkicu pierwszym widzimy takt ssania. Tłok oznaczony liczbą 1 oddala się od tłoka 2, co powoduje ssanie przez otwór wlotowy. Na szkicu drugim, tłok 2 zamyka otwór wlotowy oraz rozpoczyna kompresję mieszanki. Szkic trzeci nie przynosi wielkich zmian; tłok 2 zwiększył tylko bardziej kompresję mieszanki, przez większe zbliżenie się do tłoka 1. Szkic czwarty przedstawia moment wybuchu. Świeca daje iskrę, mieszanka wybucha a siła wybuchu działo tylko na tłok 1. Na szkicu piątym tłok 1 pod wpływem wybuchu oddala się znacznie od tłoka 2, który rozpoczyna wypychanie gazów przez otwór wydmuchowy, odsłonięty przez tłok 1. Wreszcie na szkicu szóstym, tłok 2 po wydechu zamknął otwór wydmuchowy a tłok 1 odkrywa otwór ssący i wszystko powtarza się od początku.

Teraz dopiero widzimy do czego służą tarcze łączące naprzemian po dwa tłoki i jak ważne zadanie one spełniają. Naprzykład, jeżeli tłok 1 na szkicu czwartym, pod ciśnieniem gazów spalonej mieszanki, nabiera dużej prędkości, to i tłok mu naprzeciwległy nabierze też takiejże prędkości. Łatwo zauważymy, że jest to konieczne, bo tłok ten w tej chwili spręża mieszankę przed tłokiem 2 a więc musi się doń zbliżyć, aby zmniejszyć objętość komory sprężania. Dzięki temu też tłok 2 w chwili wybuchu nie cofnie się, bo ma za sobą skompresowaną mieszankę i cała siła wybuchu skupi się na tłoku 1.

Mamy więc już ruch tłoków i co za tem idzie ruch obrotowy tarcz łączących tłoki. Ruchu tego nie możemy jednak przenieść wprost na wał samochodu czy śmigło samolotu, dla niemiłej przyczyny, komplikującej bardzo konstrukcję silnika „Baradat Estéve“, dlatego mianowicie, że jest to ruch niejednostajny. Z opisu działania silnika widzimy ciągłe zmiany w odległościach między tłokami, dokonujące się w ten sposób, że każda para tłoków (a z niemi i tarcze) otrzymują naprzemian raz ruch prędszy, raz wolniejszy. Ten ruch niejednostajny zamienić trzeba dopiero na jednostajny i zadanie to spełnia druga część silnika „Baradat Estéve“, którą widzieć możemy na załączonych przekrojach silnika, podłużnym i poprzecznym.

Każda z tarcz T łączących tłoki jest, za pośrednictwem wału i korby K na końcu wału osadzonej, (patrz przekrój podłużny) połączona z mimośrodem, powodującym obrót pary kół zębatych A, po obu stronach tegoż osadzonych. Koła te (jest ich razem przy obu mimośrodach cztery), toczyć się mogą po dwóch



Rys. 83. Z lewej strony (podłużny) przedstawia układ mechanizmu silnika. A_1, A_2, A_3, A_4 — cztery małe koła zębate. B — dwa duże, nieruchome koła zębate. K — korby. R — rama. T — tarcze łączące tłoki w pierścieniowym cylindrze. W — wał główny silnika.

Rys. 84. Z prawej strony (przekrój poprzeczny) przedstawia szemat działania korb, mimośrodów i kół zębatych. A_1, A_3 — małe koła zębate. B — duże, nieruchome koło zębate. K — korby. M — mimośrody. Strzałki wskazują kierunek ruchu korb na wzór nożyczek.

nieruchomych kołach zębatych B o dwa razy większej średnicy.

Jeżeli więc silnik wprawimy w ruch i obracać się pocznie swym niejednostajnym ruchem tarcze i wały, wówczas wały pociągną za sobą korby, co spowoduje ruch obrotowy mimośrodów M. Ażeby mimośrody mogły się obracać, korby muszą jeszcze wykonywać ruch na wzór nożyczek (patrz przekrój poprzeczny). Wraz z mimośrodami obracać się poczną natychmiast małe koła zębate, a obracając się, toczyć się będą po dużych kołach nieruchomych nareszcie jednostajnym ruchem. Ruch ten udziela się jeszcze ramie R, na której są zmontowane małe koła zębate i mimośrody, wraz z ramą obracać się poczyna bezpośrednio z nią złączony główny wał silnika W.

Najwyższa ilość obrotów wału głównego wynosi 1300-1400 na minutę. Tak stosunkowo niewielka ilość obrotów, tłomaczy się tem, że silnik przeznaczony został przez konstruktorów na usługi lotnictwa. Przy tej ilości obrotów, silnik próbny, mający podobno wymiary *normalnej dłoni ludzkiej* (!), osiągnął moc 12 koni mech. Również zadziwiająco małą jest ilość części składowych silnika „Baradat Estéve" — cały bowiem składa się zaledwie z 36 części.

Silnik „Baradat Estéve" nie był jeszcze oficjalnie poddawany próbom, dlatego też nic prawie nie możemy powiedzieć o jego zaletach i wadach.

Pouczą nas o nich dopiero próby, jakie zostaną dokonane przez francuską służbę techniczno-lotniczą w Chalais — Mendon. Nie jest przeto stosownem naprzód głosić „nowych horyzontów", które się może nigdy nie odkryją.

Stanisław Szydelski.

Wystawa samochodowa w Nowym Jorku

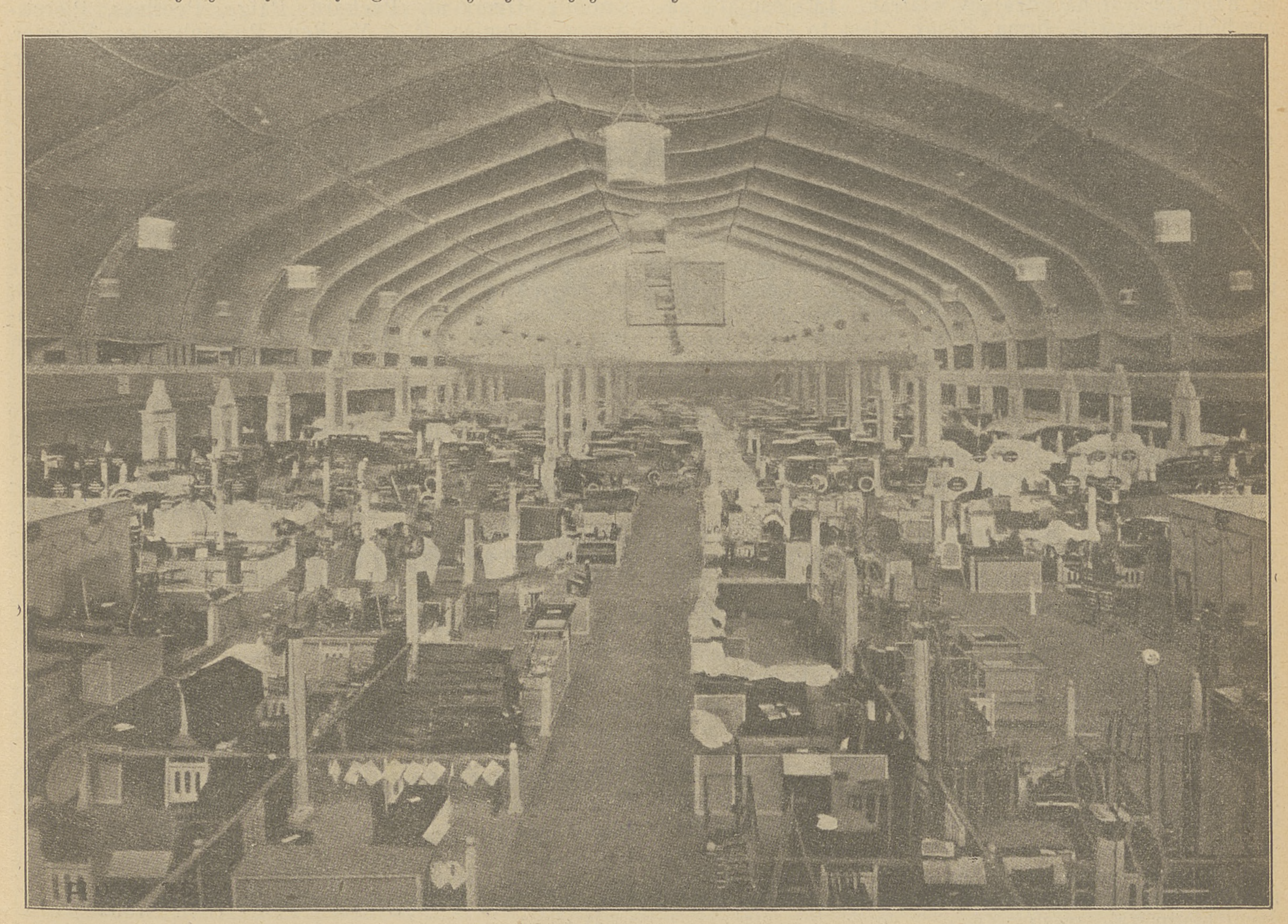
5 do 12 stycznia 1924.

XXIV salon samochodowy nowojorski urządzony został w wielkiej hali ćwiczeń nowojorskiego arsenału artyleryjskiego. Jest to hala o powierzchni 180,000 stóp kwadratowych w której może lekko znaleść pomieszczenie 25,000 ludzi. Mimo tego cała hala zapełnione była samochodami. Wnętrze ozdobiono odpowiednio w stylu Ludwika XVI.

Cała posadzka 18,000 metrów kwadratowych pokryta była linoleum. Wystawione było około 500 samochodów a pozatem masa części i akcesoryj.

Udział brało 74 fabryki samochodów i 325 firm wyrabiających samochodowe akcesorja.

Charakterystyczną cechą tegorocznej wystawy jest duża ilość samochodów z hamulcami na wszystkie cztery koła. Pozatem rzuca się w oczy druga nowość a mianowicie pneumatyk balonowy. Na 74 marki samochodów przeszło 36 na hamulce na cztery koła; wszystkie one poszły za przykładem *Buicka* którato fabryka pierwsza w Ameryce zastosowała takie hamulce na swoich samochodach seryjnych. Co do takich hamulców to widać na wystawie dwa typy, mechaniczny i hydrauliczny. Hamulce mechaniczne budują Westcott, Auburn, Durant, Marmon, Oackland, Rickenbacker, Buick, Velie, Cadillac, Pierce-Arrow, Packard, Elcar, Anderson, Templar, Star, Flint, Barley, i Elgin; hamulce hydrauliczne zaś Stutz, Kissel, Wills Sainte — Claire, Jor-



Rys. 85. Tegoroczna wystawa nowojorska w dużej hali ćwiczeń Arsenału. Widok ogólny.

dan, Davis, Moon, Chrysler, Chalmers, Columbia i Peerless. Hydraulicznemu systemowi poruszania hamulców rokują tu wielkie nadzieje. Przypominam, że Duesenberg, który wygrał francuskie Grand Prix przed dwoma laty miał właśnie takie hamulce. Także teraz mają 8-cyl. samochody Duesenberg hamulce hydraulicznie poruszane. Spotyka się także zrobione na specjalne zamówienie samochody Pierce-Arrow i Cadillac z hamulcami hydraulicznemi.

Pneumatyk balonowy, o którym w następnym numerze umieścimy szczegółowy opis pióra p. inż. Adama Glücka znajduje już zastosowanie w bardzo wielu samochodach i za jakiś rok lub dwa będzie prawdopodobnie bardzo popularny w Ameryce gdyż ma dużo zalet. W wielu standach pneumatyk balonowy jest już normalnie dawany przez daną fabrykę w innych może być dany za pewną dopłatą gdyż wymaga innych obręczy.

Co do innych nowości to niema rzeczy epokowych są drobne ulepszenia jak np. dokładnie i pieczołowicie wykonane hamulce oraz ułatwiony dostęp do poszczególnych organów.

Na polu tańszych samochodów postępy uczyniono pośród sześciocylindrowców. Także tłok aluminjowy znajduje coraz szersze zastosowanie. Essex i Chrysler stosuje je już wyłącznie. Łącznik tłokowy z aluminjum daje Huppmobile i Franklin.

Wady korbowe ułożyskowane są nader starannie przy sześciocylindrowych silnikach często na 7-dmiu, przy 4-cyl. często na pięciu łożyskach. Łożyska te umocowane są na górnej połówce karteru na specjalnych mostkach odlanych razem z temiż. Często spotykamy przeciwwagi na wałach korbowych co ma celu lepsze wyważenie silnika.

Nowością jest umocowanie pompy wodnej. Karter jej znajduje się u przodu bloku cylindrów, a pompę napędza wał napędzający wiatrak. Interesujący samochód wystawiła firma Essex. Jest to sześciocylindrowa maszyna o najmniejszych w Stanach Zjednoczonych wymiarach; średnica cylindrów 52,4 mm skok 102 mm, największa ilość obrotów 3,300 min. Stosunek przeniesienia 5,6 : 1, co jednak przy dużej ilości obrotów wystarcza do uzyskiwania szybkości do 95 km. godz.

Duży nacisk położono na komfort i ulepszenie karosserji. Bardzo rozpowszechnionym staje się typ *Sedan* czyli karetka z szoferem wewnątrz (conduite interieure).

Po raz pierwszy pojawiły się na wystawie dorożki samochodowe. Wystawiło je siedem firm a minowicie: Checker, Dodge, Premier, Rauch & Lang, Reo, Roamer i Yellow—Cab.

Honorowe miejsce na wystawie zajmuje *Buick* — ustanowił on rekord pod względem ilości sprzedawanych samochodów. Mimo dużego standu nie mogła firma wystawić wszystkich swoich typów (jest ich 17) i widzimy ich tu tylko sześć. Między innemi wystawione jest polerowane podwozie Buick w przekroju z którego widać doskonale całą konstrukcję.

Na standzie Overlanda widzimy także ciekawe nowe typy. Do tanich samochodów czterocylindrowych należy Chewrolet. Sensację budzi dział samochodów luksusowych odpowiadających najwybredniejszym wymogom. Należy tu między innemi Cadillac V63 z hamulcami na cztery koła, silnik 8-cyl. z specjalnie wyważonym wałem korbowym dzięki któremu niema zupełnie wstrząsów silnika podczas rauchu tegoż.

Samochody osobowe wystawiły na wystawie nowojorskiej następujące firmy: American, Anderson, Apperson, Auburn, Barley, Buick, Cadillac, Case, Chalmers, Chandler, Chevrolet, Cleveland, Cole, Columbia, Davis, Dorge, du Pont, Durant, Elcar, Elgin, Essex, Flint, Franklin, Gardner, Gray, H. C. S., Haynes, Hudson, Hupmobile, Jewett, Jordan, Kissel, Lafayette, Lexington, Liberty, Lincoln, Locomobile, Mc. Farlan, Maxwell, Moon, Marmon, Nash, National, Oackland, Oldsmobile, Overland, Packard, Paige, Peerless, Pierce-Arrow, Premier, R. & V., Reo, Rickenbacker, Roamer, Star, Stearns, Stephens, Studebacker, Stutz, Templar, Velie. Westcott, Wills Sainte-Claire i Willys Kuight.

R. K.

Niemcy a lotnictwo w Rosji.

Pośród krajów, gdzie lotnictwo handlowe ma więcej racji bytu i warunków rozwoju, niż gdziekolwiek indziej, wymienić należy Rosję z powodu olbrzymich przestrzeni, które przebywać należy przy braku odpowiednich dróg i sieci kolei żelaznych.

Przemysł rosyjski w obecnym stanie mało się nadaje dla rozwinięcia lotnictwa, które wymaga znacznego nakładu kapitału, systematyczności i uzdolnionych w wysokim stopniu robotników. Skądinąd znowu kraj, posiadający naogół mało gór, a natomiast olbrzymie równiny nie gromadzi trudności fizycznych i do tego posiada na własnem swem terytorjum potrzebne surowce.

Jeżeli zatem logika mówi, iż lotnictwo handlowe w Rosji musi się rozwijać, to jasnem jest, iż Niemcy, posiadające fabryki, techników i pilotów, usiłują dziedzinę tę w Rosji sowieckiej opanować, czego dowody gromadzą się coraz wydatniej. Chodzi nie tylko o znaczne korzyści materjalne, lecz także i o cele wojenne, mianowicie: utworzenie floty wielkich statków powietrznych o wielkim promieniu działania, by na wypadek wojny dostarczyły Niemcom eskadr do bombardowania oraz odpowiedniej ilości pilotów, poznanie gruntowne tych teatrów wojennych, które Niemcy mogą specjalnie interesować, oraz sojusz z Rosją neutralną lub sprzymierzoną ponad Polską i państwami bałtyckiemi.

Sprawa bardzo poważna i zasługująca na baczną uwagę wszystkich czynników, bezpośrednio w jej dalszym biegu zainteresowanych.

*

Jak dotąd, własny wysiłek rosyjski w kierunku rozwoju lotnictwa nie dał wydatniejszych rezultatów.

Ochotnicze towarzystwo lotnicze „Dobrolot“ dnia 10 sierpnia r. ub. posiadało wszystkiego 9 samolotów niemieckiej marki „Junkers“. A jednak mimo to, towarzystwo eksploatuje obecnie przy pomocy aparatów towarzystw lotniczych niemieckich 4 linje nawigacji powietrznej:

Moskwa — Królewiec; t-wo rosyjsko-niemieckie „Deraluft“; aparaty „Fokker“; linja ta komunikuje się z linjami niemieckiemi.

Petersburg — Królewiec; to samo towarzystwo lotnicze i te same aparaty, również w komunikacji z linjami niemieckiemi.

Moskwa — Charków — Tyflis; towarzystwo niemieckie „Junkes“ z aparatami swej marki.

Moskwa — Niżnij Nowgoród; towarzystwo rosyjskie „Dobrolot“; aparaty „Junkers“.

*

Rząd rosyjski prócz tego zaakceptował następujący program powietrznych linji nawigacyjnych („Izwiestja“ z dnia 25 października r. ub.).

W roku 1923 — linja Charków-Odessa.

W roku 1924 linje;

a) Moskwa-Petersburg, idąca do Królewca i na granicę zachodnią,

b) Tyflis — granica południowa, przedłużająca w ten sposób linję, już istniejącą.

c) Niżnij Nowogród — Kazań, przedłużająca linję istniejącą,

d) Tyflis — Baku,

e) Buchara — Duchambe,
f) Taszkient — Wiernyj,
g) Chiwa — Buchara.
W roku 1925 linje:
a) Kazań — Saratów,
b) Charków — Kijów,
c) Irkuck — Wierchnieudińsk — Urga,
W roku 1926 linje:
a) Władywostok — Chabarowsk,
b) Saratów — Astrachań.

*

Sygnalizując zamierzenia powyższe oraz ich charakterystyczne warunki, wojskowa prasa francuska oświadcza: „Radzimy naszym przyjaciołom anglikom, by zastanowili się nad rozwojem lotnictwa niemieckiego na terytorjum Rosji i nad następstwami, które stąd wyniknąć mogą dla dyplomacji angielskiej w Azji.

W szczególności linje turkiestańskie mogą być ciekawym punktem zaczepienia się dla stosunków z Afganistanem, z którym komunikacja staćby się mogła bardzo szybką i niepoddającą się dotychczasowej kontroli ze strony Indji. Anglicy tem głębiej powinni wejrzeć w tę sprawę, gdy sobie przypomną intrygi niemieckie w Afganistanie w okresie wielkiej wojny, które na szczęście spełzły wtedy na niczem“.

(Polska Zbrojna)

Z ARMJI.

Bal I.-go Dywizjonu Wojsk Samochodowych. Dnia 23 lutego odbył się w salach kasyna garnizonowego przy al. Szucha doroczny bal I. Djonu wojsk samochodowych mający już ustaloną sławę w szeregu warszawskich zabaw karnawałowych. Dzięki staraniom komitetu balowego z p. pułk. Dembowskim na czele bal udał się doskonale. Reprezentowane były liczne wojska samochodowe. Wśród zebranych obecni byli p.p. gen. Rybiński szef departamentu VI-go, gen. Suszyński komendant miasta, szef wydziału wojsk samochodowych p. pułk. Mroziński, z małżonką, d-ca I-go d-jonu p. pułk. Dembowski z małżonką, zast. szefa W. W. Sam. p. mjr. Krajewski z małżonką, inż. Heyne z małżonką, mjr. Kwiatkowski Remigjusz redaktor Polski Zbrojnej i. w. i.

Sale przybrane pięknie zielenią, w jednym z pokoi stał przód samochodu Ford z palącemi się reflektorami dalej uwagę ogólną zwracał kiosk ze szampanem w postaci ogromnej butelki szampana i kiosk z kwiatami wykonany ze słomy. Tańce prowadzili ochoczo i pomysłowo p.p. kpt. Kotulewicz i por. Wapiński. Bardzo ładny i pomysłowy był kotylion podczas którego wjechał na salę balową malutki samochodzik prowadzony przez chłopczyka ubranego w kompletny strój do samochodu i z niego rozdawano kokardki i niespodzianki, których było bardzo dużo. Wszystkie te niespodzianki kotyljonowe były pracowitem dziełem pań, żon oficerów I. djonu.

Ochocza zabawa przeciągnęła się do białego ranka zostawiając u wszystkich bardzo miłe wspomnienie, a w kasie duży dochód na gwiazdkę dla żołnierza.

SKRZYNKA REDAKCYJNA.

P. Wojtynowski w Bydgoszczy. Za zaproszenie dziękujemy, dostaliśmy niestety dopiero 18. lutego. Prosimy o częstsze wiadomości z działalności Związku.

Sekcja samochodowa K. M. Warszawa. Dziękujemy za przesłany materjał i prosimy o dalszą współpracę.

P. inż. Glück Kraków. List otrzymaliśmy w Numerze 6. Sprawa bardzo aktualna tylko potrzeba jeszcze bodaj jednego rysunku. Numera zawsze wysyłamy.

Przepraszamy bardzo w imieniu swojem wzgl. poczty jeżeli WPan nie otrzymał i prosimy o podanie jakie Numera WPanu brakują i ile.

INFORMATOR AUTOMOBILOWY

w opracowaniu inżynierów

M. BOGATYREWA

i

R. MORSZTYNA

Spis rozdziałów:

CENA 5 mar. księgarskich.

Skład Główny wydawnictwa:

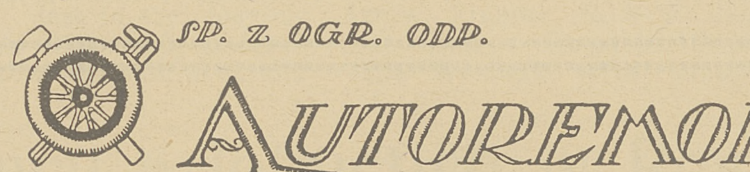
KSIĘGARNIA TECHNICZNA

Warszawa, Fredry 2.



WARSZTATY MECHANICZNE

SP. Z OGR. ODP.



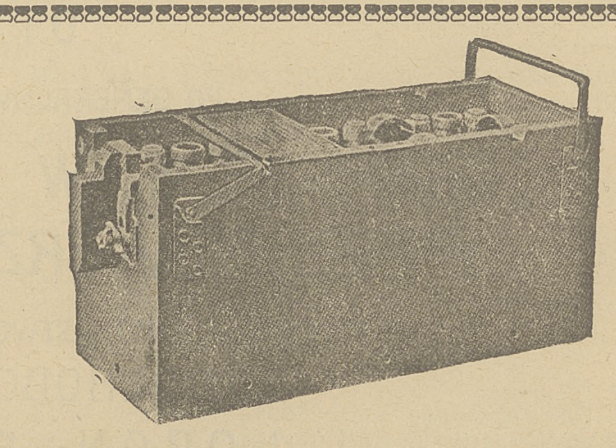
WARSZAWA, Wolność 5. TELEFON 141-37.



Wykwalifikowany mechanik-szofer

z Piotrogrodu, z praktyką automobilową poszukuje posady, chętnie wyjedzie.

Łaskawe zawiadomienia proszę składać do Administracji „Auta" Złota № 64 dla „SZOFERA".



PIERWSZA KRAJOWA FABRYKA AKUMULATORÓW „ERGS" wł. inż. GOLDE

Warszawa, Elektoralna Nr. 10. ▫▫▫▫ Telefon Nr. 193-59

POLECA WSZELKIEGO RODZAJU AKUMULATORY (typy normalne, Fiata, Dodge'a Cadillaca i inne) do OŚWIETLENIA, STARTERU, ZAPALANIA etc.

POJEMNOŚĆ I TRWAŁOŚĆ GWARANTOWANA

= Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania =

Redaktor: W. KRUSZEWSKI. Wydawca: SPÓŁKA WYDAWNICZA „AUTO".